

# Novi Put svile postaje Kopneni most svijeta



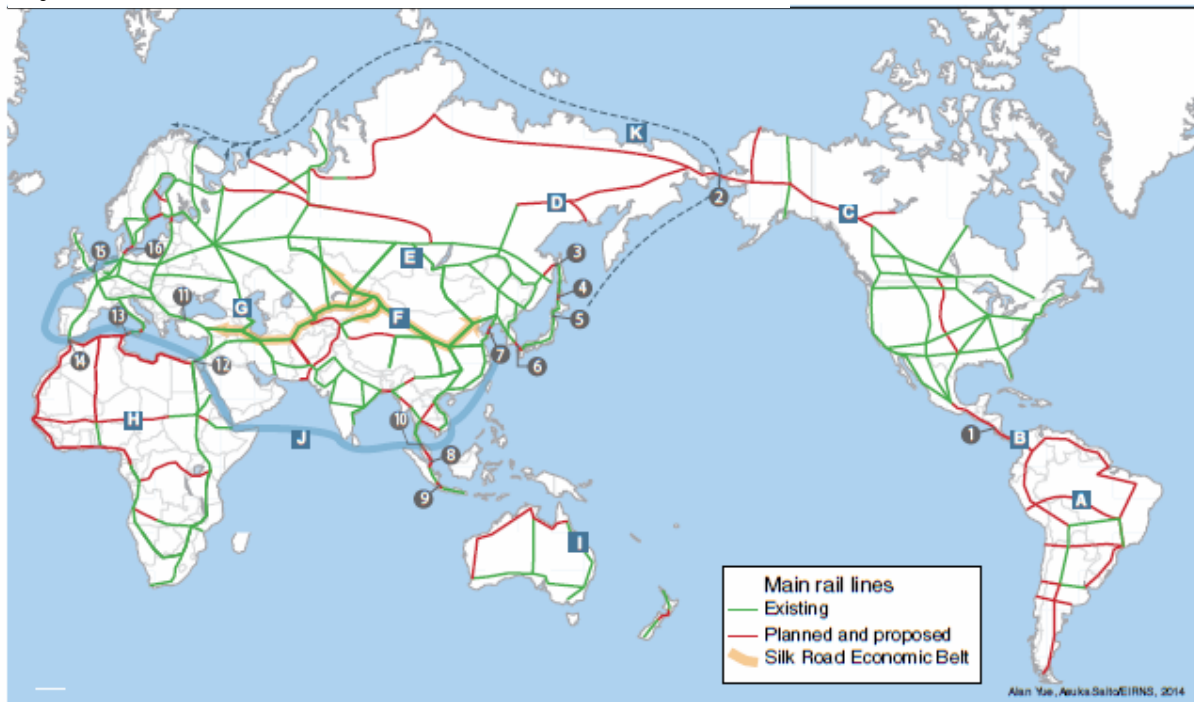
Prevela:  
Mr.sc. Ana Herman, MBA

Dio IX:

## Grčka i Marshallov plan za Sredozemlje

## Mreža kopnenog mosta svijeta—ključne poveznice i koridori

\* ugovoreno, u toku ili dovršeno



### LINKS

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| 1 *Great Inter-Oceanic Canal, Nicaragua        | 8 Strait of Malacca Bridge         |
| 2 Bering Strait Tunnel                         | 9 Sunda Strait Bridge              |
| 3 Sakhalin Island-Mainland (Russia) Connection | 10 Isthmus of Kra Canal            |
| 4 Sakhalin-Hokkaido Tunnel                     | 11 *Bosphorus Strait Rail Tunnel   |
| 5 *Seikan Tunnel                               | 12 *Suez Canal Expansion           |
| 6 Japan-Korea Undersea Tunnel                  | 13 Italy-Tunisia Link              |
| 7 *Bohai Tunnel                                | 14 Strait of Gibraltar Tunnel      |
|  | 15 *English Channel Tunnel         |
|  | 16 *Scandinavian-Continental Links |

### CORRIDORS

- |   |
|---|
| A *Peru-Brazil Transcontinental Railway         |
| B Darien Gap Inter-American Railway             |
| C Alaska-Canada-Lower 48 Rail Line              |
| D The Bering Strait Connector                   |
| E Trans-Siberian Corridor                       |
| F *Silk Road Economic Belt                      |
| G *International North-South Transport Corridor |

- |                            |
|----------------------------|
| H *Cross Africa Rail Lines |
| I Australia Ring Railway   |
| J *Maritime Silk Road      |
| K *Northern Sea Route      |

Note: Geographical locations and corridors are shown schematically, with more than one railway combined as a single line in cases where major routes are parallel and in proximity. Maps within chapters of this report show greater detail.

POVEZNICA ['link']

-- na kojoj se nalazi interaktivna karta Landbridgea  
<https://larouhepac.com/world-landbridge>

-- na eir-shop gdje se može naručiti kompletan izvještaj *Landbridge*-a na engleskom:  
<http://www.eirshop.de/The-New-Silk-Road-Becomes-the-World-Land-Bridge>

# Grčka i Marshallov plan za Sredozemlje

napisali Dean Andromidas i Marcia Merry Bakers, prilagođeno iz EIR-ovog Gospodarskog čuda za južnu Europu i Sredozemlje

dio IX: 10. rujan 2014.

Budućnost gospodarstava Grčke i svih zemalja Jugoistočne Europe leži u iskorištavanju njihova geostrateškog položaja na istočnog strani Sredozemlja na način da postanu vrata za gospodarski razvoj Euroazije prema sjeveroistočnoj, jugozapadnoj i južnoj Aziji na istoku te Afrike na jugu. Za Grčku, ovo je povijesna uloga. Za zemlje Jugoistočne Europe ovo je kritična misija koja svoj oblik dobiva u koridoru mira i razvoja, kao i podizanjem i izgradnjom svojih ratom uništenih područja od sjevernog Jadranskog mora istočno kroz Ukrajinu te jugoistočno preko jugozapadne Azije.

19. lipnja 2014. godine kineski predsjednik vlade Li Keqiang u Ateni se susreo s grčkim predsjednikom vlade Antonisom Samarasom, nakon čega je Li objavio konkretne zajedničke projekte, kao što je i cjelovito naglasio kako dvije stare civilizacije istoka i zapada – Kina i Grčka – baštine sjajnu povijest i kulture. One su, prema njegovim riječi-ma, dale izuzetan doprinos civilizaciji, a sada će surađivati na budućnosti. Napose, razvit će Pirejsku luku u regionalni tranzitni prometni centar te trgovinsku poveznicu za čitavu Europu.

Suštinski, prekokontinentalni vektori poveznica ovog dijela Europe vidljivi su kroz „tri koridora“ istok-zapad na euroazijski kopneni most iz 1997. godine (pogledaj kartu Dio 1, na naslovnoj str.). Jugoistočna je Europa na spojištu tih ruta na Sredozemnom moru, a s cjelokupnim kombiniranim razvojem za trgovinu i tranzitni promet – željeznički, riječni, zračni, lučki i morski – ključni geopoložaj Grčke i drugih zemalja JI Europe može se maksimalizirati na dobrobit svih.

Prvo bliže razmotrimo tri međukontinentalna koridora, a zatim ukratko pogledajmo nekoliko prioritarnih regionalnih koridora unutar samog poluotoka.

Grčka i ostale zemlje Jugoistočne Europe povezane su sjevernom rutom na čitav euroazijski razvojni koridor istočno-zapadnog kopnenog mosta. Prema zapadu, preko kanala Rajna-Majna, postoji poveznica prema međunarodnim lukama u Antwerpenu, Rotterdamu i Hamburgu. Prema istoku, preko dunavskog koridora, postoje poveznice na Crno more. Taj se pravac produžuje prema istoku do rijeke Dnjepr, kanala Don-Volga te, preko Kaspijskog mora, duboko unutar središnje Azije i zapadnog Sibira. Time bi Grčka i druge zemlje JI Europe bile integrirane preko-euroazijskih željezničkih koridora, povezujući na taj način kopno.

Grčka i ostale zemlje Jugoistočne Europe isto su tako povezane prema istoku-jugoistoku željezničkim pravcima prema Turskoj, preko anatolijskog poluotoka, koji se zatim račvaju prema južnoj Aziji preko Iraka i Irana sve do indijskog podkontinenta. Pravac preko anatolijskog poluotoka u drugom svom kraku nastavlja prema jugu, kroz Trans-Jordan pa preko Sinaja do sjeverne i istočne Afrike.

Morske poveznice u Sredozemno more i prema van širom svijeta same su po sebi očite, pri čemu je kroz trenutno proširenje Sueskog kanala obuhvaćen potpuno novi pogled na prijevoz i trgovinu.

## Prioriteti koridora preko Jugoistočne Europe

Brzi se pogled na prioritetne prometne i razvojne smjerove preko Jugoistočne Europe i Grčke može dobiti preko slike stare više od 20 godina, na kojoj su prepoznati „prioritetni smjerovi“ moderniziranih željeznica (kao i pretpostavljene vezane cestove, riječne i druge infrastrukture), određenih od strane ministara prometa na Drugoj pan-europskoj konferenciji o prometu tijekom ožujka 1994. na otoku Kreti. Bilo je predstavljeno 10 naznačenih europskih koridora, od kojih ih 4 prolaze preko JI Europe i/ili Grčke.

Na **karti 1** prikazana je karta s Druge pan-europske konferencije o prometu iz ožujka 1994. s Krete, koja prikazuje „nacrt plana za europsku mrežu brzih vlakova 2010.“. Osim pravaca brze željeznice prikazanih samo za Grčku, vektorske strelice po Jugoistočnoj Europi prikazuju da se smjerovi drugih ruta tek trebaju razraditi.

**Karta 1: Pan-europski prometni koridori**



**Karta prikazuje devet od deset koridora, prvotno prepoznatih 1994. godine. Svega ih je nekoliko do sada dovršeno**

i istoka, između sjeverne Italije i Ukrajine, postoje važni organci prema Jugoistočnoj Europi. Glavni je koridor Venecija, Trst/Kopar, Ljubljana, Budimpešta, Užgorod, Lavov, produžen kroz Rijeku i Zagreb do Budimpešte te kroz Ploče, Sarajevo i Osijek do Budimpešte.

**Koridor 8.** Od Jadranskog do Crnog mora, od Albanije do luka Varne i Burgasa na Crnom moru (Durrës, Tirana, Skopje, Plovdiv, Burgas, Varna).

**Koridor 9.** S pravcem od Grčke do Moskve, počinje na najistočnijoj grčkoj luci Alexandroupolis prema Dimitrovgradu, Bukureštu, Chisinau, Ljubaševki, Kijevu i, konačno, Moskvi.

**Koridor 10.** Od Salzburga do Thessalonikija: Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Beograd, Niš, Skopje, Veles, Thessaloniki. Stari rimski put naziva Via Egnatia, od Jadrana do Bospora, prioritetan je pravac koji ponovo treba razviti.

## Egejsko more, Jadransko more, uspravnica sjever-jug

Od Grčke prema sjeveru očita su dva razvojna pravca: egejski na istoku te jadranski na zapadu.

Egejski pravac od sjevera prema jugu, koji bi otpočinjao na jugu u pirejskoj luci te se nastavljao prema sjeveru preko Thessalonikija (koji je drugi najveći grad u Grčkoj) do ravnice Dunava, obuhvaćao bi pravce osmišljene oko koridora 4 i 10. Kao takav, predstavlja pokretača razvoja.

Pirejska luka, pored Atene, do nedavnog je kolapsa bila deseta kontejnerska luka u Europi te najveća putnička luka. Do današnjeg je dana ona jedina važna grčka luka, s malo pretovara. Unatoč tome, njezin je potencijal međunarodne pretovarne luke očit. Firma naziva The China Ocean Shipping Co. (skraćeno Cosco) unajmila je na 35 godina jedan od dva kontejnerska terminala u luci. Pirejska luka skuži kao čvorište izvoza kineske robe prema središnjoj i istočnoj Europi.

Inicijativa zemalja BRICS-a stavlja u žarište potrebu poboljšanja, osuvremenjivanja cjelokupne željezničke i cestovne mreže na području Grčke i Jugoistočne Europe, kako bi se u potpunosti omogućio kombinirani teretni promet.

Ovo je upravo suprotno ubojitim namjerama štednje koje su 2012. nametnute Grčkoj od strane Trojke, kako bi se ugasile njezine željezničke usluge prema inozemstvu!

Postoji potreba za dvotračnom željeznicom duž čitave dionice između Atene i Thessalonikija, što zahtijeva izgradnju nekoliko tunela kroz planine. Željeznička pruga velike brzine između ta dva grada skratit će vrijeme putovanja sa šest sati na manje od tri sata.

Razvojni se koridor nastavlja prema sjeveru od Thessalonikija duž rijeke Vardar (u grčkoj se zove Axios) prema Makedoniji, zatim duž rijeke Morave pa do Niša i Beograda. Prema istoku, koridor koji dolazi do Thessalonikija omogućava Sofiji, glavnom gradu Bugarske, još bliži pristup moru nego što ga ima prema Burgasu i Varni, lukama Crnog mora.

Na zapadnoj je strani uspravnic poznata kao Jadransko-jonski kombinirani koridor, kako je prikazano na Karti 2. Pan-europski plan (koridor 7 prikazan je na Karti 1), prati prioritetnu rutu modernizirane željeznice, kako bi se ovo područje



**Karta 2: Željeznički pravci jadransko-jonskog kombiniranog koridora; Izvor EU**

povezalo s Euroazijom.

Na jadranskoj se obali Grčke nalazi luka Igoumenitsa, jedna od najvažnijih luka na tom području. U tijeku je projekt daljnjeg razvoja poveznice između druge najveće talijanske luke Taranto i Igoumentise, a zatim kroz autocestu Egnatia preko sjeverne Grčke povezati ih s lukama u Thessalonikiju, Kavali, Alexandroupolisu i, konačno, s Istanbulom. Na taj bi način bio omogućen pristup čitavoj Jugoistočnoj Europi, uključujući Albaniju, Makedoniju i Bugarsku.

Prema jugu nalazi se luka Patras na sjeverno-zapadnom vrhu Peloponeza, sa svojom nedavno dovršenom Južnom lukom koja je strateški smještena kako bi opsluživala nove prometne tokove kroz prošireni Sueski kanal.

## Energija, voda i poljoprivredna industrija

Paralelno s naznačenom prometnom infrastrukturom, očita je potreba nadogradnje i poboljšanja energetske mreže, vode, zdravstvenog sustava i drugih oblika temeljne infrastrukture. Najvažnija je točka nuklearna energija. U Grčkoj ne postoje nuklearni reaktori. Desalinizacija mora na nuklearni pogon napose je potrebna na brojnim grčkim otocima. Ta će gospodarska platforma služiti velikom broju poboljšanja potrebnih poljoprivredi. Drugi još neusvojeni projekti uključuju plinovod Južni tok,

kojega promiče Rusija, koji bi ošao preko Crnog mora i plinom opskrbljivao sve zemlje Jugoistočne Europe, kao i Italiju i Zapadnu Europu.

Što prije trebalo bi postići suprotni učinak od postojeće ovisnosti Grčke i drugih zemalja Jugoistočne Europe o uvozu hrane. Ovo se stanje i treba i može promijeniti. Sadašnja je situacija rezultat globalizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda nametnute od režima EU i Svjetske trgovinske organizacije, kao i od strane diktata Trojke. 40-ak posto hrane u Grčkoj uvoznog je porijekla. Jedna od trenutnih važnih politika je promijeniti proizvodnju po načelu pamuk-za-izvoz u proizvodnju hrane.

Ukupno gledajući, svega je 20% tla u Grčkoj prikladno za poljoprivredu, čemu još treba pridodati područja pašnjaka, brdskih farmi, delti te obalnih ravnica, koji se mogu učiniti visokoproduktivnim. Imajući to u vidu, mora postojati potpuna primjena navigacijske infrastrukture – GPS/GLONASS precizna poljoprivreda – sa svim potrebnim inputima i mehanizacijom. Grčki su agronomi već napravili sav potreban rad na terenu. Ono što je preostalo je potpuna primjena tih mogućnosti.

## Grčka, pomorstvo i zrakoplovstvo

Grčka ima najveću svjetsku trgovačku flotu. Osim toga što ta flota znači za opće gospodarske aktivnosti, ona uključuje i dragocjene ljudske resurse s vještinama u pomorstvu, industriji i proizvodnji strojnih alata, kao i brodograditeljske kapacitete sposobne izvoditi tehnološki visokosofisticirane zadatke. Ovaj je resurs vitalan za upravljanje sveukupnim sredozemnim razvojem.

Valja nam, međutim, prepoznati i jedno notorno, negativno obilježje grčkog brodarskog sektora. Taj je sektor povijesno sastavni dio financijskog kompleksa Londonskog cityja, desetljećima u službi britanskog imperija. No sada, s raspadom monetarističkog sustava, to britansko žarište osiguranja, trgovačke mornarice i kontrole roba nalazi se u kaosu.

Unutar pristupa novog Marshallovog plana za Sredozemlje – u svjetskom BRICS kontekstu, vrijedni grčki brodarski kapaciteti mogu se preusmjeriti prema intenzivnim uslugama za razvoj.

Završna napomena u vezi Grčke je ta da je budućnost njezinog pomorstva neograničeno široka. Stari su Helenjani izvorno bili „ljudi mora“, kako opisuje Homerova Ilijada. Danas se ta baština može izraziti pomoću pretvorbe naroda pomoraca u narod istraživača svemira. Na primjer, brodogradilište Elefis ne samo ga izgrađuje najsuvremenije brodice, željezničke vagone i ostale prijevozne objekte, već gradi i Delta-Berenike, samopogonjena plovila koja se koriste kao stabilne platforme za izgradnju Cubic Kilometer Neutrino teleskopa, jednog od samo četiri takva teleskopa koja danas postoje na svijetu. Podignut je na dubini od 5.200 metara, na najdubljim točkama Europe. Lokacija je teleskopa 17 km od obale Peloponeza. Uprava je projekta u gradiću Pylos u Navarino zaljevu. Stari Pylos, koji se nalazi nekoliko kilometara od modernog grada, lokacija je Nestorove palače, ravne slavi Ilijade, po kojoj je projekt dobio ime Nestor.

Grčka i zemlje Jugoistočne Europe mogu biti pozicionirane kao predvodnice neophodnih napora prema izvanzemaljskim aktivnostima na zemlji. Ustanove već postoje, premda pod napadom od strane EU-a i Trojke, do tih razmjera da je oko 12.000 grčkih znanstvenika napustilo svoju domovinu i otišlo raditi u inozemstvo. Obnova misije razvoja znači da je Grčka bila dobro pozicionirana za daljnja istraživanja za znanstvenike s tog zemljopisnog područja. Postoje centri u Nacionalnom opservatoriju u Ateni, zatim u Demokritos Nacionalnom središtu za znanstvena istraživanja, institutima pri velikim sveučilištima u Ateni, Thessalonikiju i u nekoliko drugih. Posebna je značajna grčka specijalnost u udaljenom opažanju potresa.

Nacionalno središte za znanstvena istraživanja utemeljeno je 1950-ih kao Nuklearno istraživačko središte Demokritosa, uz poticaj američkog Programa atomi za mir, od kojega je dobilo pokusni reaktor. Utemeljenje je ovog instituta u to vrijeme potaklo val povratka znanstvenika u domovinu, koji su provodili istraživanja u inozemstvu uslijed nedostatka mogućnosti u Grčkoj. Danas, s inicijativama BRICS-a, ova se znanstvena misija može obnoviti kako bi nastavila s postignućima koja do sada nismo ni zamišljali.